Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4311**

17. Wahlperiode 17. 12. 2010

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Korte, Ulla Jelpke, Jens Petermann, Frank Tempel, Halina Wawzyniak und der Fraktion DIE LINKE.

Sicherheitsmaßnahmen im Luftverkehr

Ende Oktober 2010 wurden aus dem Jemen Pakete mit Sprengsätzen verschickt. Ein Bombenpaket wurde am Flughafen Köln-Bonn umgeschlagen und passierte alle Kontrollen, bis es auf dem englischen East Midlands Airport identifiziert und entschärft werden konnte. Wenige Tage später schon wurde eine Bombe in der Poststelle des Kanzleramts entschärft, die aus Griechenland abgeschickt wurde. Auch dieses Paket ist per Luftpost in die Bundesrepublik Deutschland gekommen.

Seit den Anschlägen vom 11. September 2001 sind verschiedenste, auch umstrittene Maßnahmen eingeleitet worden, die zur Sicherheit im Flugverkehr beitragen sollen: vom Verbot von Flüssigkeiten im Gepäck über die Kontrolle von Schuhen bis hin zur Erhebung und Übermittlung von Passagierdaten wie bestellter Optionskost oder den Namen der Reisebüromitarbeiter, die die Buchung vorgenommen haben. Auch über die Einführung von Körperscannern an den Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland scheint es in der Bundesregierung schon einen Konsens zu geben.

Dieser Aufwand steht in einem extremen Missverhältnis zu der großen Leichtigkeit, die bislang bei der Überprüfung von Luftfracht an den Tag gelegt wurde. Angesichts dessen, dass das Bundesministeriums des Innern (BMI) laut „FOCUS“ vom 13. November 2010 von Seiten der Deutschen Lufthansa AG bereits im Februar auf gravierende Sicherheitsmängel am Flughafen Sanaa im Jemen hingewiesen wurde, stellt sich die Frage, welche Konsequenzen das BMI aus diesen Hinweisen mit Blick auf die Gefährdungslage zog.

Dass die Ende Oktober 2010 versuchten Anschläge nicht an den Kontrollen z. B. am Flughafen Köln-Bonn scheiterten und die Bomben erst zu einem späteren Zeitpunkt anhand ausgewerteter Informationen entdeckt wurden, lässt den Schluss zu, dass das BMI, auch nach den Hinweisen der Deutschen Lufthansa AG im Februar 2010, offensichtlich zu wenig getan hat, um das Risiko gefährlicher Luftfrachtpakete zu minimieren.

Der Zoll beklagte zudem, er habe die Papiere des Bombenpakets, das über den Flughafen Köln-Bonn umgeschlagen wurde, erst vom Paketdienst UPS erhalten, als sich das Paket bereits in der Luft befand. Dies sei ein allgemeines Problem, zitiert die BDZ – Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft in einem offenen Brief an den Bundesminister der Finanzen, Dr. Wolfgang Schäuble, vom 11. November 2010 Insider, da Kontrollen anhand von Frachtlisten zu einem Drittel ins Leere laufen würden. Selbst wenn die Frist von vier Stunden vor der Landung eines Flugzeugs in der EU zur Anmeldung von Gütern eingehalten würde, so die Gewerkschaft, stünde zu wenig Zeit zur Abwehr von bei der Risikoanalyse

erkannten Gefahren zur Verfügung. Von Polizei- und Zollgewerkschaften wird auch kritisiert, dass der Einsatz von Personal an den Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland nicht an den stetig wachsenden Passagier- und Frachtverkehr angepasst würde. Die Menge beförderter Luftfracht an deutschen Flughäfen stieg vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2008 um 64 Prozent; die Anzahl der beförderten Passagiere wuchs im selben Zeitraum um 38 Prozent.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viel Prozent der auf den Flughäfen der Bundesrepublik Deutschland aufgegebenen oder umgeschlagenen Waren und Postsendungen wurden vor und nach dem 29. Oktober 2010 im Durchschnitt einer Kontrolle auf Gefahrenstoffe unterzogen, und hält die Bundesregierung diesen Anteil für ausreichend?
2. Von welchen Behörden oder Unternehmen werden diese Kontrollen durchgeführt und auf welche Art und Weise?
3. Welche Vorgaben existieren bezüglich des zu überprüfenden Anteils der Luftfrachtsendungen sowie der Methodik der Kontrollen und der Kriterien, nach denen Luftfrachtgüter untersucht werden?
4. Wie wurde das Personal bei den für Luftfracht zuständigen Zollbehörden in den letzten zehn Jahren an das erhöhte Fracht- und Passagieraufkommen angepasst (bitte Einstellungen und Austritte auflisten)?
5. Wie hoch sind die Personalfehlbestände der Zolldienststellen im Bereich Frachtkontrolle?
6. Wie wurde das Personal bei den für Passagierkontrollen zuständigen Bundespolizeistellen in den letzten zehn Jahren an das erhöhte Fracht- und Passagieraufkommen angepasst (bitte Einstellungen und Austritte auflisten)?
7. Welchen Sicherheitskriterien muss Luftfracht aus EU- sowie aus Nicht-EU-Staaten entsprechen, um in die Bundesrepublik Deutschland eingeführt werden zu dürfen, wie wird die Einhaltung dieser Kriterien überprüft und von wem?
8. Wie viele Unternehmen, die auf den Flughäfen der Bundesrepublik Deutschland Luftfracht aufgeben, transportieren, umschlagen oder einführen, besitzen derzeit den Status von reglementierten Beauftragten, nach welchen Maßgaben werden Unternehmen vor ihrer Zulassung als reglementierte Beauftragte überprüft und durch wen?
9. Welche Vorgaben existieren gegenüber reglementierten Beauftragten bezüglich der Verfahren und Maßnahmen zur Durchführung der Kontrollen ihrer Luftfrachtgüter, und von wem wird die Einhaltung dieser Vorgaben in welchen Abständen überwacht oder überprüft?
10. Wie viele Unternehmen, die auf den Flughäfen der Bundesrepublik Deutschland Luftfracht aufgeben, besitzen derzeit den Status von bekannten Versendern, nach welchen Maßgaben werden Unternehmen vor ihrer Zulassung als bekannte Versender überprüft und durch wen?
11. Welche Vorgaben existieren gegenüber bekannten Versendern bezüglich der Verfahren und Maßnahmen zur Durchführung der Kontrollen ihrer Luftfrachtgüter, und von wem wird die Einhaltung dieser Vorgaben in welchen Abständen überwacht oder überprüft?
12. Wie viele Verstöße welcher Art gegen die Sicherheitsauflagen wurden seit 2002 bei bekannten Versendern sowie bei reglementierten Beauftragten festgestellt, und wie wurden diese geahndet (bitte nach Jahren und – falls erfasst – Gefährdungsgrad aufschlüsseln)?

13. Nach welchen Standards müssen Luftfrachtgüter mit dem Ziel Bundesrepublik Deutschland, sowie Transit- und Transferfracht vor dem Abflug in Drittstaaten kontrolliert werden, und wie wird die Einhaltung dieser Standards überprüft?

14. Ist nach Ansicht der Bundesregierung das Verhältnis zwischen Kundenservice in der Frachtabfertigung, also der beschleunigten Warenabwicklung, sowie Sicherheitsüberprüfungen beim Zoll ausgewogen, oder sieht die Bundesregierung hier Handlungsbedarf?

15. Ist der Bundesregierung das auf „SPIEGEL ONLINE“ am 11. November 2010 geschilderte Problem bekannt, dass nach Angaben des Zolls in mehr als einem Drittel der Fälle Sendungen per Flugzeug verschickt werden, ohne dass deren Papiere rechtzeitig vorliegen, was hat sie bislang dagegen getan, und welche Auswirkungen haben diese Umstände auf die ab dem 1. Januar 2010 mit den Partnerverwaltungen der EU durchzuführende Sicherheitsrisikoanalyse?

16. Trifft es zu, dass der Sicherheitschef der Deutschen Lufthansa AG mehrfach, vom 22. Februar 2010 bis zuletzt am 7. Oktober 2010, mit dem Bundesinnenministerium Kontakt aufgenommen hat, um es auf die Sicherheitslage in Sanaa, Jemen, hinzuweisen?

17. Wenn ja,

    a) an welche Abteilungen des BMI wurden die Informationen der Deutschen Lufthansa AG jeweils weitergeleitet (bitte nach Datum aufschlüsseln),

    b) hatte der Innenminister Kenntnis von diesen Hinweisen,

    c) hat das BMI die Angaben der Lufthansa geprüft,

    d) wurde das BMI aufgrund der Hinweise tätig, und wenn ja, wann und in welcher Form?

18. Bedeutet die Aussage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der auf seiner Homepage veröffentlichten Stellungnahme „Sicherheit in der Luftfracht“ vom 1. November 2010, als Sofortmaßnahme sei „vorhandene und lagernde Fracht aus dem Jemen bis auf weiteres einer hundertprozentigen Kontrolle zuzuführen“, dass eine vollständige Kontrolle vor dem 1. November 2010 nicht stattgefunden hat?

19. Teilt die Bundesregierung die im Bericht der Hochrangigen Gruppe der EU-Kommission über die Erhöhung der Sicherheit von Luftfracht vom 30. November 2010 (Absatz 11) geäußerte Auffassung, den EU-Zollbehörden müssten zukünftig zur Risikobewertung notwendige Anhaltspunkte bereits vor dem Beladen von Flugzeugen vorliegen, und bedeutet dieser Vorschlag, dass eine solche Risikoanalyse derzeit nicht stattfindet?

20. Teilt die Bundesregierung, vor dem Hintergrund der am 24. November 2010 vom Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer bekannt gemachten Verstöße von reglementierten Beauftragten und bekannten Versendern gegen Sicherheitsauflagen, den im o. g. Bericht (Absatz 14) gemachten Vorschlag, die Zulassungsverfahren für bekannte Versender und reglementierte Beauftragte zu beschleunigen?

21. Wenn ja, welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung für eine Beschleunigung der Zulassungsverfahren für bekannte Versender und reglementierte Beauftragte, und wie will sie dabei das Niveau der Kontrollen halten?

22. Welche Sicherheitsvoraussetzungen müssen die Betreiber von Duty Free Shops im Sicherheits- und Transitbereich sowie deren Zulieferer erfüllen?

23. Werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Geschäften im Sicherheits- und Transitbereich sowie die von Zulieferern sicherheitsüberprüft, und wenn ja, in welchen Abständen?
24. Auf welche Art und Weise und von wem wird für den Verkauf im Sicherheits- und Transitbereich bestimmte Ware auf Gefahrenstoffe überprüft?
25. Welche Gefahrenstoffe, wie hochprozentige Alkoholika und Parfüms, brennbare Gase, Glasflaschen etc., sind auf Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland hinter den Sicherheitskontrollen für Passagiere zu erwerben?
26. Wieso geht, nach Ansicht der Bundesregierung, von diesen Stoffen, im Gegensatz zu mitgebrachten Flüssigkeiten oder scharfen Gegenständen, wie z. B. Nagelscheren, keine Gefahr aus?

Berlin, den 17. Dezember 2010

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333